

琉球大学学術リポジトリ

運転態度の評価と各種違反運転との関連

メタデータ	言語: 出版者: 琉球大学法文学部 公開日: 2008-10-22 キーワード (Ja): 運転マナー, 違反運転, 他者からの影響, 他者の運転態度 キーワード (En): 作成者: 田中, 寛二, Tanaka, Kanji メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/7590

運転態度の評価と各種違反運転との関連

田 中 寛 二

Kanji Tanaka

Relations between the Evaluation to Driving Manners and Some Kinds of the Traffic Offenses.

本研究の主な目的は、運転マナーと各種の違反運転の頻度および他者からの影響等との関連性を検討することを通して、運転者の運転マナーの評価に影響を及ぼす要因を明らかにすることである。調査対象者は、運転免許を取得し、日常的に自動車を運転している者、計702名であった。主な結果は、①バス、タクシーについては、乗車中あるいは走行中に関わらず、運転態度は悪いと認識している比率が最も高いことが示された。②他者からの影響については、運転態度の善し悪しと関係なく、いずれの対象からも影響を受けていないとの回答が最も高率であった。③制限速度超過違反、飲酒運転、違法駐車、信号無視、方向指示器不使用に関する調査の結果、「しない+ほとんどしない」への回答が最も多く、いくつかの項目で性差が認められた。④総合的な運転態度評価に対して、制限速度超過、飲酒運転、駐車禁止、及び信号無視が影響を与えていることが明らかになった。

以上の結果が、交通安全教育や交通カウンセリングの観点から検討された。

Key Words : 運転マナー, 違反運転, 他者からの影響, 他者の運転態度

1. 背景と目的

交通違反を撲滅するための活動は、現代社会において積極的に取り組むべ

き課題であると考えられ、そのために、様々な視点からの研究が行われてきた。そのひとつとして、交通規範意識を想定し、その形成要因や交通行動との関係を明らかにすることは重要であるという認識に基づいた研究が行われてきた。

このような研究はあまり多くないが、たとえば、田中（2002）は、交通規範意識を明らかにするために、交通規範意識を、各種の交通違反への許容及び行動から理解しようとし、また、それを規定する要因として各種の交通違反行為の目撃頻度をとりあげている。その他にも、運転規範意識の得点と集団ロールシャッハテストにより明らかにしようとした研究（田中，2003）や、P-Fスタディとの関連を模索した研究（田中，2004）が行われている。しかし、これらの研究において、交通規範意識は、あまり明確には位置づけられなかった。その要因はいくつか考えられようが、例えば、信号無視について、信号無視をどの程度行って良いと思うか（許容性）、どの程度行っているか（行動頻度）という直接的な尋ね方を採用していることにあると考えられる。とりわけ、許容性については、そのような尋ね方をすると、善悪の判断に基づいて、社会的に望ましい回答をする傾向が高まり、日常の認識を直接反映した回答にはなり難くなると解される。つまり、回答に歪みが生じる可能性が高い。

運転態度については、多くの研究がなされているが、藤本・東（1996）は若年運転者の運転態度として、111項目からなる質問紙を作成し、それらの項目への評定値について主成分分析を行い、9つの運転態度を抽出している。それら9つの運転態度の内、藤本ら及び藤本（2000）は、攻撃的運転態度を交通事故と強く関連するものと位置づけている。藤本は、攻撃的な運転態度の内面化と模倣の間に強い関連性があると示唆している。模倣は、他者からの影響と換言できる。

運転という行為は、直接には、自動車練習所等の運転教習場面における教授過程において習得されるものであるが、その後の実践的な経験の中で、自

自動車練習所等での教習場面で習得し得なかった様々な運転に関連する行動（態度）を習得することがあり得る。また、そのような過程で、自動車練習所で習得した内容が修正されるとも考えられる。その際、どのような対象からの影響を受けやすのかについて、実証的な研究は見あたらない。そこで、運転者がどのような対象から影響を受けているのかを明らかにするための研究を行う必要がある。その際、その対象の運転態度をどの程度望ましいと認識しているかを明らかにしておく必要がある。

本研究では、運転態度の形成（あるいは修正）に影響を与えられたい対象の運転態度についての認知を明らかにした上で、自らの運転態度別に他者からどの程度影響を受けているかを明らかにすることを主な目的とする。

ところで、運転態度については、これまでいくつかの研究がなされている（例えば、藤本・東、1996、など）。これらの研究では、多数の質問項目を用いていくつかの種類運転態度を明らかにしようとしている。また、北折（2004）は、交通違反の悪質性評価に関する研究で、様々な状況で行われる違反の悪質性は全て同程度というわけではなく、内容や状況によって悪質性に差異があることを明らかにしている。これらの研究から、ある種類の違反について、単一の項目を設定するよりも、いくつかの場面や内容を複数の項目によって設定し、それらに対する回答結果を用いて、ある種類の違反に対する認識や態度を多面的に明らかにすることが適当であることが示唆される。

また、事故発生率について各種の統計資料において、女性よりも男性の方に交通事故や交通違反が多いことが示されている。このことから、性差について検討することは意味のあることと考えられる。そこで、上記の関係性を性別に分析する。

2. 方法

1) 調査対象者 沖縄県在住で運転免許を取得している男女702名が調査対象者となった。表1に、性別、年齢層別に調査対象者数を示す。

表1 調査対象者の内訳

	29歳以下	30～49歳	50歳以上	計
男性	75 15.4%	236 48.5%	176 36.1%	487 100.0%
女性	95 44.2%	78 36.3%	42 19.5%	215 100.0%
計	170 24.2%	314 44.7%	218 31.1%	702 100.0%

2) 調査内容

- ① 交通マナー等に関する項目 主に田中（2002）を参考にして自分自身の交通マナーの認知に関する項目，運転における他者からの影響に関する項目が作成され，用いられた。
- ② 交通違反に関する項目群 信号無視，駐車違反，制限速度超過，飲酒運転，方向指示器不使用について，各々の程度を明らかにするための設問に対し，「全くしない」から「いつもする」までの6段階評定が求められた。なお，北折（2004）を参考にして，それぞれの交通違反について，複数の状況を設定した。
- ③ デモグラフィック項目群 性，年齢，居住地町村名，職業カテゴリー，運転免許の有無と種類，各種車両の使用状況などを尋ねる設問から構成されていた。

3) 手続き

NTT電話帳から無作為に抽出した沖縄県民700名を対象として，郵送法による調査を実施した。ところが，その回収数が98名分（回収率14%）であったことから，郵送法に代わり，縁故法による調査を実施した。また，（独立行政法人）自動車事故対策機構（沖縄支所）の開催する講習会の参加者にも調査協力を依頼した。調査は，自動車の免許を取得しており，日常的に自動車を運転している条件に合致する1,500人を対象として行われた。

4) 調査実施時期

調査は、2003年10月から12月にかけて行われた。

3. 結果と考察

1) 自分の運転に対する認知

① 運転態度について (表2)

自らの運転態度について、「非常に悪いと思う」から「非常に良いと思う」の7段階での評定を求めた。その結果を、表2に示す。表に示されているように、「平均的だと思う」への回答率が最も多い。そして、「少し悪いと思う」が続き、3番目に回答が多いのが「少し良いと思う」となっている。このような回答結果は、男女とも同様である。ただし、 χ^2 検定の結果が有意 ($\chi^2(6) = 17.60, p < .001$) であることは、男女間の回答傾向が統計的には異なっており、「平均的である」の回答率が男性よりも女性に高いこと、良い(「少し良い」から「非常に良い」)に対しては回答率が女性よりも男性の方が一貫して高いことを反映していると考えられる。

表2 自分の運転態度に対する認知

	非常に悪い と思う	かなり悪い と思う	少し悪い と思う	平均的だ と思う	少し良い と思う	かなり良い と思う	非常に良い と思う	計	χ^2 値 df=6
男性	1 0.2%	5 1.0%	75 15.4%	254 52.0%	71 14.5%	69 14.1%	13 2.7%	488 100.0%	
女性	1 0.5%	4 1.9%	41 19.1%	133 61.9%	19 8.8%	13 6.0%	4 1.9%	215 100.0%	17.60 P<.001
計	2 0.3%	9 1.3%	116 16.5%	387 55.0%	90 12.8%	82 11.7%	17 2.4%	703 100.0%	

② 運転技術について (表3)

自らの運転技術について、「非常に下手だと思う」から「非常に上手いと思う」までの7段階での回答を求めた結果を、表3に示す。表3に示されているように、「平均的だと思う」への回答率が最も高いのは男女とも同様の結果であるが、男性では、2番目に多い回答が「少し上手

いと思う」であり、「かなり上手いと思う」と続いている。それに対して、女性で2番目に回答率が高いのは、「少し下手だと思う」であり、次いで「かなり下手だと思う」と回答している。なお、 χ^2 検定は出現頻度が0になるセルがあるため、実施しなかった。

表3 自分の運転技術に対する認知

	非常に下手 だと思う	かなり下手 だと思う	少し下手 だと思う	平均的だと 思う	少し上手 いと思う	かなり上手 いと思う	非常に上手 いと思う	計
男性	1 0.2%	5 1.0%	35 7.2%	288 59.0%	91 18.6%	57 11.7%	11 2.3%	488 100.0%
女性	0 0.0%	14 6.5%	51 23.7%	127 59.1%	13 6.0%	10 4.7%	0 0.0%	215 100.0%
計	1 0.1%	19 2.7%	86 12.2%	415 59.0%	104 14.8%	67 9.5%	11 1.6%	703 100.0%

2) 他者の運転態度に対する認識について (表4)

他者の運転態度に対する認識について7段階での評定を求め、その回答結果を「良い」「平均的」「悪い」に再分類し、男女別に集計した(表4参照)。なお、父親と母親については、「運転しない」への回答は除外した。

父親に対しては、男女ともに「良い」が最も高率であり、次いで「平均的」となっている。母親に対しては、「平均的」が最も高率であり、「良い」がそれに次いで高いことが示されている。いずれも、男女間の差異はさほど大きくなく、統計的にも有意な関連性は認められなかった($\chi^2(2) = 4.09, N.S.$)。

乗車中あるいは走行中のバス、タクシー及びトラックに対するマナーについては「悪い」への回答率が最も高いことが示されている。その傾向は、男性よりも女性で高い。例えば走行中のタクシーのマナー「悪い」への女性の回答率は約79.5%である。他方、タクシー、バス、トラックの運転態度を「良い」と回答しているのは、男性の乗車中のバスのマナーに対する回答率(14.9%)を除いては、いずれも10%未満であり、とりわけ女性では走行中のタクシーの運転態度を良いと認識しているのは2.0%にしか過ぎないことが示されている。このような傾向は、男性よりも女性の方で著しく、 χ^2 検

運転態度の評価と各種違反運転との関連 (田中寛二)

表 4 他者の運転マナー認知

		悪い	平均的	良い	計	χ^2 値 df=2
父親	男性	35 14.2%	103 41.7%	109 44.1%	247 100.0%	4.09 N. S.
	女性	30 19.5%	50 32.5%	74 48.1%	154 100.0%	
	計	65 16.2%	153 38.2%	183 45.6%	401 100.0%	
母親	男性	20 18.0%	49 44.1%	42 37.8%	111 100.0%	0.54 N. S.
	女性	21 22.1%	40 42.1%	34 35.8%	95 100.0%	
	計	41 19.9%	89 43.2%	76 36.9%	206 100.0%	
乗車中のバス	男性	193 43.5%	185 41.7%	66 14.9%	444 100.0%	8.58 P<.05
	女性	102 50.7%	85 42.3%	14 7.0%	201 100.0%	
	計	295 45.7%	270 41.9%	80 12.4%	645 100.0%	
乗車中のタクシー	男性	269 59.8%	138 30.7%	43 9.6%	450 100.0%	5.67 P<.10
	女性	135 66.2%	60 29.4%	9 4.4%	204 100.0%	
	計	404 61.8%	198 30.3%	52 8.0%	654 100.0%	
トラック	男性	241 53.9%	167 37.4%	39 8.7%	447 100.0%	5.96 P<.05
	女性	114 56.2%	82 40.4%	7 3.4%	203 100.0%	
	計	355 54.6%	249 38.3%	46 7.1%	650 100.0%	
営業用の車両 (会社名の入った車)	男性	144 32.4%	243 54.6%	58 13.0%	445 100.0%	8.81 P<.05
	女性	57 28.4%	131 65.2%	13 6.5%	201 100.0%	
	計	201 31.1%	374 57.9%	71 11.0%	646 100.0%	
走行中のバス	男性	210 47.2%	192 43.1%	43 9.7%	445 100.0%	3.38 N. S.
	女性	103 51.0%	88 43.6%	11 5.4%	202 100.0%	
	計	313 48.4%	280 43.3%	54 8.3%	647 100.0%	
走行中のタクシー	男性	293 66.1%	111 25.1%	39 8.8%	443 100.0%	15.61 P<.001
	女性	159 79.5%	37 18.5%	4 2.0%	200 100.0%	
	計	452 70.3%	148 23.0%	43 6.7%	643 100.0%	
会社の同僚 (大学生の 場合は「友人」)	男性	82 18.4%	296 66.5%	67 15.1%	445 100.0%	8.12 P<.05
	女性	21 10.3%	141 69.5%	41 20.2%	203 100.0%	
	計	103 15.9%	437 67.4%	108 16.7%	648 100.0%	

定の結果、走行中のバスを除く全ての項目で、有意か、あるいは有意な傾向を示している ($\chi^2(2) = 5.67 \sim 8.81, P < .10 \sim .05$)。

営業用の車両及び会社の同僚（大学生の場合は友人）の運転マナーについては「平均的」の回答が最も高率であった。

3) 運転態度別の他者からの影響認知

他者からどの程度の影響を受けているかを明らかにするために、「全然影響を受けていない」から「非常に影響を受けている」までの7段階の評定を求めたが、分析については、「影響を受けていない」「どちらともいえない」「影響を受けている」に再分類した。他者については、父親、母、乗車中のバス、乗車中のタクシー、トラック、営業用の車両、走行中のバス、走行中のタクシー、同僚（大学生の場合は、友人）とした（なお、父親、母親については、上記の選択肢の外に「運転しない」を加えた）。

また、上記のとおり運転態度は7段階評定であるが、「悪い」「平均的」「良い」の3カテゴリーに再分類した。

これらの変数を男女別にクロス集計した結果を、表5から表13までに示す。

① 父親からの影響と運転態度との関連（表5）

男性では、自分の運転態度を「悪い」と認知している者は、父親から「影響を受けていない」の回答が最も多いが、「平均的」あるいは「良い」と回答している者は、（父親は）「運転しない」の回答が最も多い。このような回答には統計的に有意な関連性は認められなかった ($\chi^2(6) = 9.46, N.S.$)。

女性では、「悪い」及び「平均的」と回答している者が最も高率で回答しているのは「影響を受けていない」であるが、「良い」の回答者は、「影響を受けている」の回答者が最も高率である。このような回答傾向には統計的に有意な関連性は認められなかった ($\chi^2(6) = 7.50, N.S.$)。

表5 父親からの影響の有無と運転態度評価との関連

	自身の運転 態度評価	運転しない	影響を受 けてない	どちらとも いえない	影響を受 けている	計	χ^2 値 df=6
男 性	悪 い	22 28.6%	32 41.6%	6 7.8%	17 22.1%	77 100.0%	9.46 N.S.
	平均的	104 43.3%	82 34.2%	18 7.5%	36 15.0%	240 100.0%	
	良 い	59 43%	40 29%	7 5%	30 22%	136 100%	
	計	185 40.8%	154 34.0%	31 6.8%	83 18.3%	453 100.0%	
女 性	悪 い	9 20.0%	17 37.8%	6 13.3%	13 28.9%	45 100.0%	7.50 N.S.
	平均的	31 24.2%	58 45.3%	13 10.2%	26 20.3%	128 100.0%	
	良 い	11 31.4%	11 31.4%	1 2.9%	12 34.3%	35 100%	
	計	51 24.5%	86 41.3%	20 9.6%	51 24.5%	208 100.0%	

② 母親からの影響と運転態度との関連 (表6)

母親からの影響については、男女とも(母親は)「運転しない」が最も高率である。男性では、自分の運転態度のいずれにかかわらず「影響を受けていない」への回答率が、「運転をしない」に次いで高いことが示されている。女性においても、ほぼ同様であるが、男性よりも「影響を受けている」の回答率がやや高いことが分かる。これらの両変数間には統計的に有意な関連性は認められなかった(男性： $\chi^2(6)=3.10$, N.S., 女性： $\chi^2(6)=8.30$, N.S.)。

表6 母親からの影響の有無と運転態度評価との関連

自身の運転 態度評価		運転しない	影響を受 けてない	どちらとも いえない	影響を受 けている	計	χ^2 値 df=6
男 性	悪い	52 67.5%	20 26.0%	3 3.9%	2 2.6%	77 100.0%	3.10 N.S.
	平均的	171 71.3%	49 20.4%	11 4.6%	9 3.8%	240 100.0%	
	良い	100 74%	25 18%	4 3%	7 5%	136 100%	
	計	323 71.3%	94 20.8%	18 4.0%	18 4.0%	453 100.0%	
女 性	悪い	17 38.6%	13 29.5%	4 9.1%	10 22.7%	44 100.0%	8.30 N.S.
	平均的	68 52.7%	32 24.8%	7 5.4%	22 17.1%	129 100.0%	
	良い	22 68.8%	5 15.6%	0 0.0%	5 15.6%	32 100%	
	計	107 52.2%	50 24.4%	11 5.4%	37 18.0%	205 100.0%	

③ 乗車中のバスからの影響と運転態度との関連 (表7)

乗車中のバスからの影響について、男性、女性ともに、自分の運転態度のいずれにおいても「影響を受けていない」への回答率が最も高いことが示されている。しかし、男性は、「悪い」と回答している者の「影響を受けていない」への回答率が、他の態度と比較してやや低く、その分「影響を受けている」への回答率がやや高くなっている。男性におけるこのような回答傾向には、統計的に有意な関連性が認められる。女性では、自らの運転態度への認知にかかわらず、ほぼ同様な回答傾向を示している。

このような回答結果について、両変数間には、男女とも、統計的に有意な関連性は認められなかった ($\chi^2(4)=5.88$, N.S., $\chi^2(4)=2.99$, N.S.)。

表7 乗車中のバスからの影響の有無と運転態度評価との関連

	自身の運転 態度評価	影響を受 けてない	どちらとも いえない	影響を受 けている	計	χ^2 値 df=4
男 性	悪 い	49 66.2%	12 16.2%	13 17.6%	74 100.0%	5.88 N.S.
	平均的	173 74.6%	38 16.4%	21 9.1%	232 100.0%	
	良 い	99 75.6%	15 11.5%	17 13.0%	131 100.0%	
	計	321 73.5%	65 14.9%	51 11.7%	437 100.0%	
女 性	悪 い	35 81.4%	5 11.6%	3 7.0%	43 100.0%	2.99 N.S.
	平均的	101 80.2%	15 11.9%	10 7.9%	126 100.0%	
	良 い	28 93.3%	1 3.3%	1 3.3%	30 100%	
	計	164 82.4%	21 10.6%	14 7.0%	199 100.0%	

④ 乗車中のタクシーからの影響と運転態度との関連 (表8)

乗車中のタクシーからの影響については、男性では、「影響を受けていない」への回答率が最も高いことが示されており、次いで「影響を受けている」が続いている。ただし「平均的」の回答者については、「影響を受けている」への回答率がやや低く、その分、「どちらともいえない」への回答率が高くなっている。このような自分の運転態度の認知と乗車中のタクシーからの影響についての回答結果について、統計的に有意な関連性が認められなかった ($\chi^2(4) = 5.88, N.S.$)。

女性については、男性同様に、運転態度についていずれに回答していても「影響を受けていない」への回答率が最も高いことがわかり、「影響を受けている」が続いている。 χ^2 検定の結果、統計的に有意な関連性は認められなかった。つまり、運転態度によって影響の違いは認められなかった ($\chi^2(4) = 2.99, N.S.$)。

表8 乗車中のタクシーからの影響の有無と運転態度評価との関連

	自身の運転 態度評価	影響を受 けてない	どちらとも いえない	影響を受 けている	計	χ^2 値 df=4
男 性	悪い	49 65.3%	9 12.0%	17 22.7%	75 100.0%	5.88 N.S.
	平均的	153 65.9%	39 16.8%	40 17.2%	232 100.0%	
	良い	93 69.9%	11 8.3%	29 21.8%	133 100.0%	
	計	295 67.0%	59 13.4%	86 19.5%	440 100.0%	
女 性	悪い	33 78.6%	3 7.1%	6 14.3%	42 100.0%	2.99 N.S.
	平均的	96 77.4%	14 11.3%	14 11.3%	124 100.0%	
	良い	27 87.1%	1 3.2%	3 9.7%	31 100%	
	計	156 79.2%	18 9.1%	23 11.7%	197 100.0%	

⑤ トラックからの影響と運転態度との関連 (表9)

トラックからの影響の有無と運転態度評価との関連性については、男女とも、自らの運転態度の認知がいずれであろうとも、「影響を受けていない」の回答率が最も高い。男性においても女性においても、トラックからは「影響を受けていない」の回答率は最も高いことが示されている。しかし、その比率は、自分の運転態度が「悪い」でやや低く、また「どちらともいえない」の回答率も「悪い」でやや低く、その分「影響を受けている」の回答率が、「平均的」及び「良い」における回答率よりも高くなっている。このような回答結果について、 χ^2 検定を行ったところ、関連性について有意な傾向が認められた ($\chi^2(4)=6.75, P<.10$)。

女性についても、いずれの運転態度においても「影響を受けていない」への回答結果が最も高く、他の2分類の回答はさほど多くない。統計的検定の結果、有意な関連性は認められなかった ($\chi^2(4) = 3.39, N.S.$)。

表9 トラックからの影響の有無と運転態度評価との関連

	自身の運転 態度評価	影響を受 けてない	どちらとも いえない	影響を受 けている	計	χ^2 値 df=4
男	悪い	45 59.2%	9 11.8%	22 28.9%	76 100.0%	6.75 P<.10
	平均的	148 65.2%	38 16.7%	41 18.1%	227 100.0%	
	良い	93 69.4%	14 10.4%	27 20.1%	134 100.0%	
	計	286 65.4%	61 14.0%	90 20.6%	437 100.0%	
女	悪い	35 81.4%	4 9.3%	4 9.3%	43 100.0%	3.39 N.S.
	平均的	101 81.5%	10 8.1%	13 10.5%	124 100.0%	
	良い	28 93.3%	0 0.0%	2 6.7%	30 100%	
	計	164 83.2%	14 7.1%	19 9.6%	197 100.0%	

⑥ 営業用の車両からの影響と運転態度との関連 (表10)

自分の運転態度別の営業用(会社名の入った車両)からの影響は、男性では、自分の運転態度にかかわらず「影響を受けていない」への回答率が最も高い。次いで「影響を受けている」が高く、「どちらともいえない」への回答率が最も低くなっている。ただし、自分の運転態度を「悪い」と回答している男性の営業用の車両から影響を受けているへの回答率は、他のカテゴリーにおける回答率よりもやや低く、その分、「影響を受けている」への回答率が高くなっている。このような両変数間の関連性については χ^2 検定の結果、1%水準で有意であった($\chi^2(4)=11.71, P<.01$)。

女性についても、男性同様、「影響を受けていない」への回答率が、いずれの態度においても、最も高いことが示されており、次いで「どちらでもない」が高く、「影響を受けていない」が最も低率となっている。この両変数間の関連性は、統計的に有意ではなかった($\chi^2(4)=5.16, N.S.$)。

表10 営業用の車両からの影響の有無と運転態度評価との関連

		自身の運転 態度評価	影響を受 けてない	どちらとも いえない	影響を受 けている	計	χ^2 値 df=4
男 性	悪 い	40 53.3%	12 16.0%	23 30.7%	75 100.0%	11.71 P<.01	
	平 均的	156 67.5%	39 16.9%	36 15.6%	231 100.0%		
	良 い	88 65.2%	14 10.4%	33 24.4%	135 100.0%		
	計	284 64.4%	65 14.7%	92 20.9%	441 100.0%		
女 性	悪 い	36 83.7%	6 14.0%	1 2.3%	43 100.0%	5.16 N.S.	
	平 均的	100 81.3%	12 9.8%	11 8.9%	123 100.0%		
	良 い	28 93.3%	1 3.3%	1 3.3%	30 100%		
	計	164 83.7%	19 9.7%	13 6.6%	196 100.0%		

⑦ 走行中のバスからの影響と運転態度との関連 (表11)

走行中のバスからの影響を自らの運転態度に関する認知カテゴリ一別に比較したところ、いずれのカテゴリにおいても、男女とも、「影響を受けていない」への回答率が最も高く、次いで「影響を受けている」が高率となっている。この両変数間の関連性を明らかにするために、 χ^2 検定を行ったところ、男女とも統計的に有意な関連性は認められなかった(男： $\chi^2(4) = 3.58$, N.S., 女： $\chi^2(4) = 1.65$, N.S.)。

⑧ 走行中のタクシーからの影響と運転態度との関連 (表12)

走行中のタクシーからの影響を、自らの運転態度別に調べたところ、男性においてはも女性においても、いずれの態度カテゴリにかかわらず、「影響を受けていない」への回答率が最も高いことが示された。ただし、男性については自らの運転態度が「悪い」と回答している者の「影響を受けていない」への回答率が、他のカテゴリよりもやや低い分、「影響を受けている」への回答率がやや高くなっていることが示さ

表11 走行中のバスからの影響の有無と運転態度評価との関連

		自身の運転 態度評価	影響を受 けてない	どちらとも いえない	影響を受 けている	計	χ^2 値 df=4
男	悪い	47 61.8%	12 15.8%	17 22.4%	76 100.0%	3.58 N. S.	
	平均的	150 65.8%	38 16.7%	40 17.5%	228 100.0%		
	良い	94 70.1%	14 10.4%	26 19.4%	134 100.0%		
	計	291 66.4%	64 14.6%	83 18.9%	438 100.0%		
女	悪い	35 81.4%	3 7.0%	5 11.6%	43 100.0%	1.65 N. S.	
	平均的	95 77.2%	13 10.6%	15 12.2%	123 100.0%		
	良い	26 86.7%	2 6.7%	2 6.7%	30 100%		
	計	156 79.6%	18 9.2%	22 11.2%	196 100.0%		

表12 走行中のタクシーからの影響の有無と運転態度評価との関連

		自身の運転 態度評価	影響を受 けてない	どちらとも いえない	影響を受 けている	計	χ^2 値 df=4
男	悪い	44 57.9%	12 15.8%	20 26.3%	76 100.0%	8.38 P<.05	
	平均的	141 61.6%	42 18.3%	46 20.1%	229 100.0%		
	良い	94 69.6%	11 8.1%	30 22.2%	135 100.0%		
	計	279 63.4%	65 14.8%	96 21.8%	440 100.0%		
女	悪い	32 74.4%	2 4.7%	9 20.9%	43 100.0%	3.64 N. S.	
	平均的	91 74.6%	11 9.0%	20 16.4%	122 100.0%		
	良い	26 86.7%	2 6.7%	2 6.7%	30 100%		
	計	149 76.4%	15 7.7%	31 15.9%	195 100.0%		

れている。このような回答結果について、 χ^2 検定の結果、統計的に有意な関連性が認められた($\chi^2(4)=8.38, P<.05$)。

女性においても、いずれの運転態度であっても、「影響を受けていな

い」への回答率が最も高く、「影響を受けている」、「どちらともいえない」の順に回答率が低下している。女性における両変数間の関連性は、統計的には有意ではなかった ($\chi^2(4)=3.64$, N.S.)。

⑨ 同僚（大学生の場合は友人）からの影響と運転態度との関連（表13）

男性における同僚（大学生の場合は友人）からの影響と運転態度との関係については、いずれの運転態度カテゴリーにおいても、最も回答率が高いのは、「影響を受けていない」である。「影響を受けている」「どちらともいえない」の順に回答率は低下している。しかし、自らの運転態度を「悪い」と回答している者の「影響を受けていない」への回答率は、その他の運転態度カテゴリーにおける回答率よりも相対的に低く、その分、「影響を受けている」の回答率がやや高くなっている。このような回答結果について統計的に有意な関連性が認められた ($\chi^2(4)=8.67$, $P<0.05$)。

女性においても、回答結果は、男性同様、いずれの運転態度カテゴリー

表13 同僚からの影響の有無と運転態度評価との関連

	自身の運転 態度評価	影響を受 けてない	どちらとも いえない	影響を受 けている	計	χ^2 値 df=4
男	悪い	39 51.3%	11 14.5%	26 34.2%	76 100.0%	8.67 P<.05
	平均的	147 63.6%	41 17.7%	43 18.6%	231 100.0%	
	良い	77 57.5%	21 15.7%	36 26.9%	134 100.0%	
	計	263 59.6%	73 16.6%	105 23.8%	441 100.0%	
女	悪い	27 62.8%	7 16.3%	9 20.9%	43 100.0%	0.94 N.S.
	平均的	78 63.9%	21 17.2%	23 18.9%	122 100.0%	
	良い	17 56.7%	5 16.7%	8 26.7%	30 100%	
	計	122 62.6%	33 16.9%	40 20.5%	195 100.0%	

においても、「影響を受けていない」への回答率が最も高く、「影響を受けている」「どちらともいえない」の順に回答率が低下している。自らの運転態度に関する認知と同僚からの影響に関する認知の間には統計的に有意な関連性は認められなかった ($\chi^2(4) = 0.94, N.S.$)。

4) 各種交通違反に関する頻度

本研究では、運転における違反について、制限速度超過、飲酒運転、違法駐車、信号無視、及び方向指示器不使用の5つの種類を取り上げた。それぞれについて、表14から18に示すとおり、各違反行為についていくつかの状況を設定し、それぞれに対して、どの程度の頻度で行っているかを尋ねた。頻度については7段階での評定を求めたが、分析にあたり、表中に示すとおり3段階に再分類した。

① 制限速度超過について (表14)

制限速度超過については、表15に示したとおり、5つの状況を設定し、それぞれに対して回答を求めた結果を表14に示す。「制限速度以下での運転」については、「あまりしない」+「ときどきする」への回答率が男女とも最も高く、全体の約半数を占めている。次いで「しない」+「ほとんどしない」の値が高い。この項目への回答率は男女間で有意な関連性は認められなかった ($\chi^2(2) = 2.13, N.S.$)。

「制限速度よりも時速10Km程度超過した運転」では、男女とも同様な回答結果を示しており、「時々する」「よくする」の回答率が男女ともかなり高く、全体の約75%を示している。 χ^2 検定の結果、性と解答結果の間の関連性に有意ではなかった ($\chi^2(2) = 1.81, N.S.$)。

制限速度より時速20Km程度超過した運転では、男女とも類似の傾向を示しているものの、「しない+ほとんどしない」への回答率は女性の方が高く、「あまりしない+ときどきする」の回答率は男性の方が高い。このような性と回答結果との間の関連性に統計的に有意な傾向が認めら

れた ($\chi^2(2) = 5.53, P < .10$)。

「制限速度より時速30Km程度超過した運転」については、男女とも「全くしない+ほとんどしない」への回答率が最も高いが、女性の回答率に比べて男性の回答率は低く、その分、男性においては女性よりも「あまりしない+ときどきする」への回答率が高くなっていることがわかる。この項目への回答結果は男女間で統計的に有意な傾向の関連性が認められた ($\chi^2(2) = 5.65, P < .10$)。

「制限速度を気にしないで猛スピードを出した運転」については、男女とも「しない+ほとんどしない」に対する回答率が最も高く、次いで、「あまりしない+ときどきする」への回答率が高くなっている。この項目においては出現度数が0となるセルがあることから χ^2 検定は行うことができない。

表14 制限速度に関する違反運転の頻度

		しない+ほと んどしない	あまりしない +ときどきする	よくする+ いつもする	計	χ^2 値 df = 2
制限速度以下での 運転	男性	163 33.9%	236 49.1%	82 17.0%	481 100.0%	2.13 N.S.
	女性	81 37.7%	106 49.3%	28 13.0%	215 100.0%	
	計	244 35.1%	342 49.1%	110 15.8%	696 100.0%	
制限速度より時速 10Km程度超過し た運転	男性	26 5.4%	232 48.2%	223 46.4%	481 100.0%	1.81 N.S.
	女性	13 6.1%	91 42.7%	109 51.2%	213 100.0%	
	計	39 5.6%	323 46.5%	332 47.8%	694 100.0%	
制限速度より時速 20Km程度超過し た運転	男性	148 30.9%	277 57.8%	54 11.3%	479 100.0%	5.53 P < .10
	女性	85 39.9%	105 49.3%	23 10.8%	213 100.0%	
	計	233 33.7%	382 55.2%	77 11.1%	692 100.0%	
制限速度より時速 30Km程度超過し た運転	男性	304 63.7%	163 34.2%	10 2.1%	477 100.0%	5.65 P < .10
	女性	154 73.0%	54 25.6%	3 1.4%	211 100.0%	
	計	458 66.6%	217 31.5%	13 1.9%	688 100.0%	
制限速度を気にし ないで猛スピード を出した運転	男性	417 87.4%	60 12.6%	0 0.0%	477 100.0%	
	女性	197 92.5%	15 7.0%	1 0.5%	213 100.0%	
	計	614 89.0%	75 10.9%	1 0.1%	690 100.0%	

② 飲酒運転について (表15)

飲酒運転に関する7つの状況に対する回答結果を男女別にまとめたのが、表15である。いずれの状況においても、性と回答結果について2×3の χ^2 検定を行った。その結果、「制限速度を気にしないで猛スピードを出した運転」以外で男女間で有意な傾向あるいは有意な差異が認められる結果が示された。いずれの項目においても、「しない+ほとんどしない」への回答が最も高率であるなど男女に共通した傾向は認められる

表15 飲酒運転に関する違反運転の頻度

		しない+ほと んどしない	あまりしない+ ときどきする	よくする+ いつもする	計	χ^2 値 df=2
少量の酒を飲んだ 上での運転	男 性	353 72.6%	130 26.7%	3 0.6%	486 100.0%	16.32 P<.001
	女 性	180 84.5%	29 13.6%	4 1.9%	213 100.0%	
	計	533 76.3%	159 22.7%	7 1.0%	699 100.0%	
ビール1~2杯程 度飲んだ上での運 転	男 性	357 74.2%	117 24.3%	7 1.5%	481 100.0%	11.40 P<.01
	女 性	183 85.5%	28 13.1%	3 1.4%	214 100.0%	
	計	540 77.7%	145 20.9%	10 1.4%	695 100.0%	
ビール4~5杯程 度飲んだ上での運 転	男 性	426 89.7%	47 9.9%	2 0.4%	475 100.0%	9.78 P<.01
	女 性	205 96.7%	7 3.3%	0 0.0%	212 100.0%	
	計	631 91.8%	54 7.9%	2 0.3%	687 100.0%	
酒を1~2杯程度 飲んだ上での運転	男 性	413 86.0%	64 13.3%	3 0.6%	480 100.0%	4.97 P<.10
	女 性	194 91.5%	16 7.5%	2 0.9%	212 100.0%	
	計	607 87.7%	80 11.6%	5 0.7%	692 100.0%	
酒を4~5杯程度 飲んだ上での運転	男 性	434 90.8%	42 8.8%	2 0.4%	478 100.0%	10.62 P<.01
	女 性	208 97.7%	5 2.3%	0 0.0%	213 100.0%	
	計	642 92.9%	47 6.8%	2 0.3%	691 100.0%	
かなり酔っぱらっ た上での運転	男 性	466 96.9%	15 3.1%	0 0.0%	481 100.0%	
	女 性	212 99.5%	1 0.5%	0 0.0%	213 100.0%	
	計	678 97.7%	16 2.3%	0 0.0%	694 100.0%	
かなり酔っぱらっ た上での運転酔っ ぱらった上での近 距離の運転	男 性	458 95.2%	22 4.6%	1 0.2%	481 100.0%	4.72 P<.10
	女 性	210 98.6%	3 1.4%	0 0.0%	213 100.0%	
	計	668 96.3%	25 3.6%	1 0.1%	694 100.0%	

ものの女性よりも男性の方がやや許容的な傾向が認められる ($\chi^2(2) = 4.72 \sim 16.32, P < .10 \sim .001$)。

③ 違法駐車について (表16)

違法駐車については、4つの場面が設定された。「路上での違反駐車」「短時間の路上での駐車違反」については、男女とも、「しない+ほとんどない」「あまりしない+ときどきする」への回答がほぼ同程度で高率の回答がなされている。ただし「路上での違反駐車」では「しない+ほとんどしない」の方が高率であるのに対し、「短時間の路上での違反駐車」では、「あまりしない+ときどきする」の方が高率となっている。いずれにおいても、 χ^2 検定の結果、性と回答の間に意味のある関連性は認められなかった ($\chi^2(2) = 0.03 \sim 0.46, N.S.$)。

「買い物の間の路上での違反駐車」については、性と回答結果の間に

表16 違法駐車に関する違反運転の頻度

		しない+ほとんどしない	あまりしない+ときどきする	よくする+いつもする	計	χ^2 値 df=2
路上での違反駐車	男性	263 54.6%	211 43.8%	8 1.7%	482 100.0%	0.46 N.S.
	女性	122 57.3%	88 41.3%	3 1.4%	213 100.0%	
	計	385 55.4%	299 43.0%	11 1.6%	695 100.0%	
短時間の路上での違反駐車	男性	194 40.5%	266 55.5%	19 4.0%	479 100.0%	0.03 N.S.
	女性	88 40.9%	119 55.3%	8 3.7%	215 100.0%	
	計	282 40.6%	385 55.5%	27 3.9%	694 100.0%	
買い物の間の路上での違反駐車	男性	230 48.3%	232 48.7%	14 2.9%	476 100.0%	8.26 P<.05
	女性	129 60.0%	80 37.2%	6 2.8%	215 100.0%	
	計	359 52.0%	312 45.2%	20 2.9%	691 100.0%	
他の車が通行できるような路上での違反駐車	男性	234 48.9%	227 47.4%	18 3.8%	479 100.0%	0.65 N.S.
	女性	110 51.6%	94 44.1%	9 4.2%	213 100.0%	
	計	344 49.7%	321 46.4%	27 3.9%	692 100.0%	

有意な関連性が認められた ($\chi^2(2)=8.26, P<.05$)。男性では「あまりしない+ときどきする」「あまりしない+ときどきする」への回答がほぼ同じで高率である。他方、女性の場合は、「全くしない+ほとんどしない」への回答率が最も高く、「あまりしない+ときどきする」の回答率との間にかかなりの差異が認められる。

「他の車が通行できるような路上での違反駐車」については、男女とも、「しない+ほとんどしない」への回答が最も高率で、次いで「あまりしない+ときどきする」と続く。性と回答結果の間に統計的に有意な関連性は認めらなかった ($\chi^2(2) = 0.65, N.S.$)。

④ 信号無視について（表17）

信号無視では、表17に示したように7つの状況を設定し、それぞれに対してどの程度信号無視を行っているかの評定を求めた。

「黄色信号での進行」については、男性は「あまりしない+ときどきする」への回答率が最も高いが、女性では「よくする+いつもする」への回答率が最も高い。このように性によってこの項目への回答率が異なっていることは明らかである。統計的にも性と回答結果との間に有意な関連性が認められた ($\chi^2(2)=33.96, P<.001$)。「急いでいるときの黄色信号での進行」では、男女ともに「あまりしない+ときどきする」への回答率が最も高いことは共通しているが、男性では女性よりも回答率がやや高く、残りが他の2カテゴリーにほぼ同程度の分布を示しているのに対して、女性では「よくする+いつもする」への回答率が「しない+ほとんどしない」の回答率を大きく上回っているなど、男女間の回答結果が異なっている。このような、性と回答結果の間の関連性は、統計的に有意であった ($\chi^2(2)=15.97, P<.001$)。「安全だと思ったときの黄色信号での進行」についても「急いでいるときの黄色信号での進行」と同様の回答結果が認められる。すなわち、回答率が最も高率になる選択肢は

男女とも同じであるが、その他の回答の仕方には男女にことなる傾向が認められる。性と回答結果との間に統計的に有意な関連性が認められた ($\chi^2(2)=12.13, P<.01$)。

「赤信号での進行」では、男女とも「しない+ほとんどしない」の回答率が最も高く、男女とも約9割の回答率を示している。出現度数が0となるセルがあるために、 χ^2 検定は行わなかった。「赤信号にかわったばかりの時の進行」については、男女とも「しない+ほとんどしない」の回答率が最も高いことは共通しているが、その値が男性の方がやや

表17 信号無視に関する違反運転の頻度

		しない+ほとんどしない	あまりしない+ときどきする	よくする+いつもする	計	χ^2 値 df=2
黄色信号での進行	男性	94 19.5%	314 65.0%	75 15.5%	483 100.0%	33.96 P<.001
	女性	10 13.3%	22 29.3%	43 57.3%	75 100.0%	
	計	128 18.3%	438 62.8%	132 18.9%	698 100.0%	
急いでいるときの黄色信号での進行	男性	78 16.3%	305 63.7%	96 20.0%	479 100.0%	15.97 P<.001
	女性	23 10.7%	119 55.6%	72 33.6%	214 100.0%	
	計	101 14.6%	424 61.2%	168 24.2%	693 100.0%	
安全だと思ったときの黄色信号での進行	男性	93 19.6%	292 61.5%	90 18.9%	475 100.0%	12.13 P<.01
	女性	30 14.1%	118 55.4%	65 30.5%	213 100.0%	
	計	123 17.9%	410 59.6%	155 22.5%	688 100.0%	
赤信号での進行	男性	428 89.4%	50 10.4%	1 0.2%	479 100.0%	
	女性	193 89.8%	22 10.2%	0 0.0%	215 100.0%	
	計	621 89.5%	72 10.4%	1 0.1%	694 100.0%	
赤信号にかわったばかりの時の進行	男性	375 78.1%	99 20.6%	6 1.3%	480 100.0%	4.82 P<.10
	女性	152 70.7%	58 27.0%	5 2.3%	215 100.0%	
	計	527 75.8%	157 22.6%	11 1.6%	695 100.0%	
安全だと思ったときの赤信号の進行	男性	430 90.3%	41 8.6%	5 1.1%	476 100.0%	0.88 N.S.
	女性	187 88.2%	23 10.8%	2 0.9%	212 100.0%	
	計	617 89.7%	64 9.3%	7 1.0%	688 100.0%	

高く、2番目に高い「あまりしない+ときどきする」への回答率が女性の方が高くなっている。このような性と回答結果との間に統計的に有意な傾向の関連性が認められた ($\chi^2(2)=4.82, P<.10$)。「安全だと思ったときの赤信号の進行」については、「しない+ほとんどしない」への回答率が最も高く、その他についての回答結果も男女ともほぼ同様であった。したがって、性と回答結果との間には統計的に有意な関連性は認められなかった ($\chi^2(2) = 0.88, N.S.$)。

⑤ 方向指示器不使用について（表18）

方向指示器の不使用に関しては、3つの状況を設定した。いずれの状況においても、「よくする+いつもする」の回答が、男女とも最も高いことは共通している。「右折や左折をするときにウinkerを出すこと」と「先を急いでいる時に右折を左折をする際ウinkerを出すこと」の2つの状況においては、「よくする+いつもする」への回答率が女性よりも男性でやや低く、「あまりしない+ときどきする」では女性よりも男性の方が回答率が高いなど、男女間で回答結果に異なる傾向が認められる。このような差異は統計的に有意であることが示された（前者： $\chi^2(2)=6.68, P<.05$ ，後者： $\chi^2(2)=7.30, P<.05$ ）。「他の車が以内とき左折や右折をする際にウinkerを出すこと」においても「よくする+いつもする」への回答率が男女とも最も高く、他への回答も男女に共通しており、統計的に性と回答結果の間に有意な関連性は認められなかった ($\chi^2(2) = 2.77, N.S.$)。

表18 方向指示器不使用に関する違反運転の頻度

		しない+ほと んどしない	あまりしない+ ときどきする	よくする+ いつもする	計	χ^2 値 df=2
右折や左折をする ときにウィンカー を出すこと	男性	26 5.4%	22 4.6%	434 90.0%	482 100.0%	6.58 P<.05
	女性	5 2.3%	4 1.9%	207 95.8%	216 100.0%	
	計	31 4.4%	26 3.7%	641 91.8%	698 100.0%	
先を急いでいる時 に右折や左折をす る際ウィンカーを 出すこと	男性	29 6.1%	46 9.6%	403 84.3%	478 100.0%	7.30 P<.05
	女性	9 4.2%	9 4.2%	196 91.6%	214 100.0%	
	計	38 5.5%	55 7.9%	599 86.6%	692 100.0%	
他の車がないとい き左折や右折をす る際にウィンカー を出すこと	男性	33 6.9%	61 12.8%	382 80.3%	476 100.0%	2.77 N.S.
	女性	8 3.7%	30 14.0%	176 82.2%	214 100.0%	
	計	41 5.9%	91 13.2%	558 80.9%	690 100.0%	

5) 各種違反運転得点の運転態度及び性別比較 (表19)

上記の5種類の交通違反各々の状況に関する評定結果を、各々の項目の内容を考慮して、高得点ほど違反性が高くなるように1点から6点を与え、各々の状況の得点を加算して各種違反運転得点とした。それらの得点を運転態度の自己評価と性別に、表19に示した。あわせて、性(2)×運転態度の自己評価(3)の分散分析の結果も示す。

それぞれの違反運転で、性の主効果が有意だったのは、飲酒運転 ($F(1/632)=18.81, P<.001$)、信号無視 ($F(1/632)=6.22, P.05$)、方向指示器不使用 ($F(1/632)=5.03, P<.05$)であった。信号無視の得点においては、男性よりも女性の方が高いが、その他はいずれも女性よりも男性の方が有意に得点が高いことが示された。

運転態度の自己評価の主効果は、方向指示器不使用以外のすべてで有意であった (スピード違反 $F(2/632)=24.84, P<.001$ 、飲酒運転 $F(2/632)=8.28, P<.001$ 、駐車違反 $F(2/632)=4.89, P<.01$ 、信号無視 $F(2/632)=23.50, P<.001$)。いずれも、自らの運転態度「悪い」群の得点が他の2群の

得点よりも高いことが示された。

さらに、スピード違反においては、性と群の交互作用が認められた ($F(2/632)=3.12, P<.05$)。すなわち、自らの運転態度「悪い」群と「平均的」群では、女性よりも男性の得点の方が高いが、「良い」群では、逆に男性よりも女性の方が得点が高くなっている。

以上の結果から、方向指示器の不使用以外のスピード違反、飲酒運転、駐車違反、信号無視については、自身の運転態度の評価に影響を与えていると考えることができる。また、飲酒運転と方向指示器不使用については、女性よりも男性の方がより違反傾向が高いが、信号無視については、女性の方が違反傾向が高いことが示された。

表19 各違反得点の性別・運転程度別比較

		運転態度			分散分析の結果
		悪い	平均的	良い	
スピード違反得点	男性	M	17.47	14.89	性別の主効果: $F(1/632) = 0.77, N.S.$ 態度の主効果: $F(2/632) = 24.84, P<.001$ 「悪い」 < 「平均的」「良い」 交互作用: $F(2/632) = 3.12, P<.10$ 「悪い」「平均的」: 男性 > 女性, 「良い」: 男性 < 女性
		SD	3.95	3.57	
	女性	M	16.81	13.71	
		SD	4.05	3.29	
飲酒運転得点	男性	M	12.52	10.00	性別の主効果: $F(1/632) = 18.81, P<.001$ 男性 > 女性 態度の主効果: $F(2/632) = 8.28, P<.001$ 「悪い」 > 「平均的」「良い」 交互作用: $F(2/632) = 1.85, N.S.$
		SD	6.62	4.43	
	女性	M	9.39	8.52	
		SD	4.60	3.35	
駐車違反得点	男性	M	11.46	10.84	性別の主効果: $F(1/632) = 1.80, N.S.$ 態度の主効果: $F(2/632) = 4.89, P<.01$ 「悪い」 > 「平均的」「良い」 交互作用: $F(2/632) = 0.84, N.S.$
		SD	4.25	3.95	
	女性	M	11.40	9.72	
		SD	4.57	3.82	
信号無視得点	男性	M	18.62	15.25	性別の主効果: $F(1/632) = 6.22, P<.05$ 男性 < 女性 態度の主効果: $F(2/632) = 23.50, P<.001$ 「悪い」 > 「平均的」「良い」 交互作用: $F(2/632) = 1.08, N.S.$
		SD	4.83	4.35	
	女性	M	19.11	15.95	
		SD	4.95	4.65	
方向指示器不 使用得点	男性	M	5.37	5.10	性別の主効果: $F(1/632) = 5.03, P<.05$ 男性 > 女性 態度の主効果: $F(2/632) = 0.13, N.S.$ 交互作用: $F(2/632) = 0.57, N.S.$
		SD	3.41	3.22	
	女性	M	4.28	4.38	
		SD	2.18	2.73	

4. まとめ

交通事故の撲滅のために、これまでは比較的画一的な対策がとられてきた。しかし、残念なことに、そのような対策では十分な効果をあげることはできていない。そこで、今後はより個人的なレベルでの交通安全教育あるいはより先進的に交通カウンセリングの実施などを考慮する必要があると言える。

しかし、そのための基礎的な資料は十分に整っていない。本研究で明らかにされた結果は、そのような個人的な交通教育や交通カウンセリングの基礎資料として利用可能と考えられる。

交通事故の防止のためには社会的な環境の整備が望まれる。その際、運転者を代表するものとしてタクシーやバスの運転が考えられるが、それらの運転態度としてあまり好ましい認識を抱いていないことが本研究で明らかになった。そのような認識を反映してか、手本となるべき他者の存在をあまり認識していないことが示唆された。若年運転者の事故率の高さが問題になることが多いが、その背景には理想的な運転が社会内にあまり存在していないことが一因となっているとも考えられよう。

自らの運転態度の善悪を規定する要因としては、スピード違反、飲酒運転、駐車違反、及び信号無視が挙げられる。つまり、全体的なイメージとしての運転態度は、そのような4つの交通違反の頻度によって規定されていることが示唆された。このような視点に基づいて、交通カウンセリングや個別の交通安全教育を実施することが、効果を向上させることにつながると考えられる。

ただし、交通カウンセリングについての基礎的な研究は、これまでに十分に蓄積されてきていないことから、今後も精力的に研究成果を蓄積する必要がある。

5. 要約

- ① バス、タクシーについては、乗車中あるいは走行中に関わらず、運転

態度は悪いと認識している比率が最も低いことが明らかになった。

- ② 他者からの影響については、運転態度の善し悪しと関係なく、いずれの対象からも影響を受けていないとの回答が高率であった。
- ③ 制限速度超過違反、飲酒運転、違法駐車、信号無視、方向指示器不使用方法に関する調査の結果、全くしない、ほとんどしない、あまりしない等への回答が最も多く、いくつかの項目で性差が認められた。
- ④ 総合的な運転態度評価に対して、制限速度超過、飲酒運転、駐車禁止、及び信号無視は、運転態度の自己評価に影響を与えていることが明らかになった。

6. 引用文献

- 藤本忠明・東正訓, 1996, 若年運転者の運転態度尺度構成に関する研究, 交通心理学研究, 12, 1, 25-36
- 藤本忠明, 2000, 攻撃とモデリング, 高木修監修, 蓮花一己編集, 交通行動の社会心理学, 第9章, 100-110, 北大路書房
- 北折充隆, 2004, 交通違反の悪質性評価に関する基礎的研究, 日本社会心理学会第45回大会発表論文集, 231-232
- 北折充隆・吉田俊和, 2000, 記述的規範が歩行者の信号無視行動に及ぼす影響, 社会心理学研究, 16, 2, 73-82
- 田中寛二, 2002, 大学生の交通規範意識についての探索的研究～違反に関する目撃, 許容性, 行動の関連～, 琉球大学法文学部人間科学科紀要人間科学, 第10号, 71-95
- 田中寛二, 2003, 心理テストからみた運転規範意識(1)～集団ロールシャッハテストを用いて～, 琉球大学法文学部人間科学科紀要人間科学, 第12号, 37-56
- 田中寛二, 2004, P-F スタディからみた運転規範意識と享乐的運転志向との関連性, 琉球大学法文学部人間科学科紀要人間科学, 第13号, 223-

<付記>

本研究は「(財)佐川交通社会財団 平成14年度 交通安全調査研究進行助成金(一般研究助成)」を受けて行われた。(財)佐川交通社会財団に対して、記して、感謝の意を表する。